Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/ 3431

Der Bundesminister für Verkehr

See 7/01 - 72/68

Bonn, den 28. Oktober 1968

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Personalsituation in der deutschen Seeschiffahrt**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Rollmann, Wendelborn, Orgaß und Genossen — Drucksache V/3306 —**

Die Anfrage wird im Einvernehmen mit dem Herrn Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung wie folgt beantwortet:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung — auch im Vergleich zur Seeschiffahrt anderer Nationen und zur Vorkriegszeit — die Personal- und Nachwuchslage sowie die Altersstruktur des Personals in der deutschen Seeschiffahrt?

Die Personal- und Nachwuchslage in der deutschen Seeschiffahrt ist verglichen mit der Vorkriegszeit angespannt. Der Kräftebedarf kann z. Z. — wie auch in manchen anderen Berufen — oft nur unter Schwierigkeiten gedeckt werden. Die Altersstruktur hat sich insbesondere bei den Nichtpatentinhabern zugunsten eines niedrigeren Durchschnittsalters verschoben. Genaue Zahlen liegen erst für die Jahre nach Einführung einer Seemannsstatistik vor. Aus der Zeit vor dem Kriege sind nur wenige Zahlen bekannt. Nach einer im Jahre 1934 durchgeführten Erhebung der See-Berufsgenossenschaft waren 75% aller in der Seeschiffahrt tätigen Personen in der Altersgruppe zwischen 15 und 40 Jahren. Dieser Altersaufbau wurde bereits damals mit vorzeitigem Abwandern aus dem Seemannsberuf begründet. Nach den Zahlen der Seemannsstatistik vom 1. Januar 1968 befinden sich 81,9% der in der Seeschiffahrt Tätigen in der Gruppe der 15- bis 40jährigen. Außerdem liegt eine private Übersicht aus dem Jahre 1937 vor (Sonderdruck des Reichsarbeitsblatts 1937 Nr. 1 und 2 Teil II), die jedoch nur den Familienstand, nicht aber das Lebensalter festhält. Aus dieser Übersicht ergibt sich, daß 25% der Matrosen, 67,6% der Bootsleute, 58,1% der Zimmerleute und 60,7% der Steuerer verheiratet

Druck: Buchdruckerei Peter Meier, 5201 Buisdorf/Siegburg
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

waren. Der Vergleich mit den Zahlen vom 1. Januar 1968 (verheiratet: Matrosen 24,8%, gehobene Dienstgrade des Decksdienstes 30%) zeigt, daß die Verheiratetenquote bei den Matrosen ziemlich unverändert, bei den gehobenen Dienstgraden jedoch erheblich gesunken ist. Das deutet darauf hin, daß Angehörige der Mannschaftsgrade vor dem Kriege länger als es heute der Fall ist, in sogenannten Unteroffizierspositionen der Seeschiffahrt verblieben sind.

Bei Kapitänen, ersten und zweiten Offizieren sowie ersten und zweiten Ingenieuren lag der Vomhundertsatz der Verheirateten im Jahre 1937 bei 94,9%, 85,5%, 61,5%, 93,3% und 81,9%. Die Vergleichszahlen für 1968 liegen bei 83%, 71,4%, 47,5%, 75% und 52%. Sie sind also allgemein erheblich abgesunken.

Die Aufgliederung aller in der Seeschiffahrt Beschäftigten nach dem Durchschnittslebensalter ist verglichen mit den Zahlen der oben erwähnten Erhebung von 1934 folgende:

	1. Januar 1968	1934
über 50 Jahre	10,6%	10%
40 bis 50 Jahre	7,6%	15%
30 bis 40 Jahre	15,5%	22%
26 bis 30 Jahre	25,4%	21%
21 bis 25 Jahre	25 %	22%
unter 21 Jahren	16 %	10%

Berichte aus der Seeschiffahrt der meisten traditionellen Schiffahrtsnationen zeigen ein ähnliches Bild der Personal- und Nachwuchslage.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Fluktuation der deutschen Seeleute, getrennt nach Patentinhabern und Mannschaften, von Reederei zu Reederei, auf ausländische Schiffe und in Landberufe? Worauf führt die Bundesregierung diese Fluktuation zurück?

Das Ausmaß der Fluktuation ist zahlenmäßig nicht feststellbar. Die Seemannsstatistik gibt jeweils nur die Gesamtzahl der in der Seeschiffahrt tätigen Personen an, ohne dabei Ab- und Zugänge und den Wechsel von Reederei zu Reederei auszuweisen. Allgemein kann festgestellt werden, daß die Fluktuation bei den Mannschaftsgraden stärker ist als bei den Schiffsoffizieren, bei diesen wieder am stärksten bei den Schiffsingenieuren. Die Fluktuation ist bei Großreedereien, bei denen bessere Aufstiegschancen gegeben sind, geringer als bei kleinen Betrieben. Auch die Frage der Personalpflege spielt eine Rolle. Für die Abwanderung in Landberufe und auf Schiffe unter fremder

Flagge liegen keine Zahlen vor. Doch ist die Landabwanderung vor allem bei den Schiffsingenieuren sehr stark. Die Gründe für ein vorzeitiges Ausscheiden liegen bei Schiffsmannschaften u. a. bei den verhältnismäßig geringen Aufstiegsmöglichkeiten. Wer kein Befähigungszeugnis als Offizier anstrebt, scheidet im allgemeinen mit der Gründung einer Familie aus. Bei den Schiffsoffizieren sind es z. T. ebenfalls Gründe des Fortkommens. Ein Schiffsoffizier, der nicht in einem bestimmten Lebensalter Kapitän, erster Offizier oder erster Ingenieur geworden ist, verliert leicht die Hoffnung, dieses Ziel später noch zu erreichen. Er strebt daher in eine Landstellung. Das zeigt sich vor allem bei den Schiffsingenieuren, da sie als graduierte Ingenieure am ehesten gutbezahlte Landstellungen finden.

3. Welchen Wert mißt die Bundesregierung für die Fluktuation der deutschen Seeleute dem Recht und der Praxis der Urlaubsgewährung bei? Beabsichtigt die Bundesregierung, dem Gesetzgeber eine Novellierung des § 55 des Seemannsgesetzes von 1957 vorzuschlagen, nach dem ein Rechtsanspruch auf Urlaub erst nach einer zweijährigen Abwesenheit vom letzten deutschen Hafen gegeben ist?

Ein ausreichender Urlaub, die Wahl seines Zeitpunktes und die Möglichkeit der Urlaubsplanung sind für die Verweildauer von wesentlicher Bedeutung. Die darauf bezogenen gesetzlichen Bestimmungen berücksichtigen die besonderen Gegebenheiten eines Schiffsbetriebes. Sie tragen außerdem dem Umstand Rechnung, daß Schiffe oftmals längere Zeit hindurch keinen deutschen Hafen anlaufen und ein jährlicher Heimaturlaub von Besatzungsmitgliedern in diesen Fällen mit erheblichen Kosten des Reeders verbunden wäre. Das Seemannsgesetz (SeemG) läßt es daher zu, den Urlaub für zwei Beschäftigungsjahre zusammenzugeben, wenn betriebliche Gründe, insbesondere längere Reisen des Schiffes, dies erfordern. Auf der anderen Seite wird jedoch mit der Bestimmung, daß nach zweijähriger Abwesenheit vom letzten deutschen Hafen auf Verlangen des Besatzungsmitglieds der bis dahin erworbene Urlaub gewährt werden muß, eine weitere Zusammenziehung des Urlaubs verhindert. Seitens der Bundesregierung ist wegen der insoweit seit dem Inkrafttreten des SeemG unveränderten schiffsbetrieblichen Verhältnisse nicht beabsichtigt, hieran etwas zu ändern. Es ist insbesondere keine Änderung des § 55 SeemG in Aussicht genommen, da die Vorschriften des Seemannsgesetzes Mindestbedingungen festlegen.

4. Wie lang ist die Verweildauer der deutschen Seeleute, getrennt nach Patentinhabern und Mannschaften, im Vergleich zur Vorkriegszeit und zum Ausland in ihrem Beruf?

Zahlen über die Verweildauer liegen weder für die Gegenwart noch für die Zeit vor dem Krieg oder für die Verhältnisse im Ausland vor. Aus der Antwort auf Frage 2 ergibt sich, daß die

Verweildauer kürzer ist als früher. Die gleiche Erscheinung ist bei den meisten traditionellen Schiffahrtsnationen zu beobachten. Für die deutsche Seeschiffahrt sind Rückschlüsse nur aus den Angaben über das Lebensalter der Schiffsoffiziere zu ziehen. Nach den Zahlen der Seemannsstatistik vom 1. Januar 1968 sind bei den Kapitänen 66% über 50 Jahre, 14% im Alter zwischen 40 und 50 Jahren und 20% im Alter zwischen 30 und 40 Jahren. Bei den ersten Offizieren sind 13,5% über 50 Jahre alt, 5% im Alter zwischen 40 und 50 Jahre und 68% im Alter zwischen 30 und 40 Jahren, die weiteren unter 30 Jahre alt. Bei den zweiten Offizieren sind 6,3% über 50 Jahre, 6,3% zwischen 40 und 50 Jahren und 30% zwischen 30 und 40 Jahren, die weiteren unter 30 Jahre alt. Bei den leitenden Ingenieuren sind rund 50% über 50 Jahre alt, 8,5% zwischen 40 und 50 Jahren, 33% zwischen 30 und 40 Jahren und die weiteren unter 30 Jahren. Bei den zweiten Ingenieuren sind 14,6% über 50 Jahre, 4,5% zwischen 40 und 50 Jahren, 35% zwischen 30 und 40 Jahren und die weiteren unter 30 Jahren. Das erhebliche Absinken der Vomhundertzahl bei den 40- bis 50jährigen aller Gruppen deutet darauf hin, daß in dieser Altersgruppe die Abwanderung am stärksten ist, d. h. bei den höchsten nautischen Befähigungszeugnissen etwa nach einer Verweildauer von 18 bis 22 Jahren nach Erwerb des Eingangs- und etwa 15 bis 19 Jahre nach Erwerb des Abschlußpatents, bei den höchsten maschinentechnischen Befähigungszeugnissen 15 bis 19 Jahre nach Erwerb des Eingangs- und 12 bis 16 Jahre nach Erwerb des Abschlußpatents.

5. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen der Fluktuation der Seeleute und der von den Gewerkschaften behaupteten Unterbesetzung vieler Seeschiffe mit der Folge von zahlreichen Überstunden und Schwierigkeiten bei der Urlaubsgewährung?

Nur selten sind Schiffe zahlenmäßig gegenüber den Vorschriften der Schiffsbesetzungsordnung unterbesetzt. Mehrarbeit ist vor allem durch die Eigenarten des Fahrtgebiets, insbesondere das Anlaufen vieler Häfen in kurzen Zeitabständen, bedingt. Die allgemeine Personalsituation erschwert es, diese Mehrarbeit dadurch einzuschränken, daß die Schiffe über die nach den Anforderungen der Schiffssicherheit ausgerichteten Vorschriften der Schiffsbesetzungsordnung oder der Bemannungsrichtlinien hinaus besetzt werden. Die Fluktuation wird durch Mehrarbeit nur dann beeinflußt, wenn, wie z. T. bei den Schiffsoffizieren, das tariflich in die Heuer eingearbeitete Überstundenpauschale im Verhältnis zur tatsächlich erforderlichen Mehrarbeit nicht ausreichen sollte.

Dagegen ergeben sich gewisse Schwierigkeiten in der Praxis der Urlaubsgewährung, die die Fluktuation zu beeinflussen vermögen. Die angespannte Personallage macht es vielen Reedern nicht möglich, eine Personalreserve zu bilden, die ausreicht, um

den Urlaub stets nach einem Urlaubsplan zu erteilen. Eine befriedigende Berücksichtigung der Wünsche des Besatzungsmitglieds bei dem Urlaubszeitpunkt und eine zusammenhängende Urlaubsgewährung kann deshalb in der Praxis in manchen Fällen nicht erfolgen.

6. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für erforderlich, um den Personalbedarf für die wachsende deutsche Seeschiffahrt auch in Zukunft sicherzustellen?

Zur Sicherstellung des Personalbedarfs der Seeschiffahrt sind in erster Linie eine realistische Berufsaufklärung, eine ausreichende Personalpflege und eine zeitgemäße Berufsausbildung erforderlich. In enger Zusammenarbeit mit den Reedern berücksichtigen die Arbeitsämter bei den Berufsaufklärungsmaßnahmen und der Berufsberatung die Berufe der Seeschiffahrt angemessen. Angelegenheit der Reeder ist die Personalpflege, d. h. die Sorge für Lebensbedingungen an Bord, die ein Verweilen in der Seeschiffahrt auch bei den heute oft als günstiger empfundenen Verhältnissen an Land als erstrebenswert erscheinen lassen. Um diese Aufgabe an Bord zu erleichtern, ist an den Seefahrt- und Schiffsingenieurschulen das Studienfach „Personelle Betriebsführung" neu eingeführt worden. Zur Berufsausbildung wird auf die Antworten zu den Fragen 7 und 8 verwiesen.

7. Welche Vorstellungen hat die Bundesregierung für die Novellierung der Schiffsbesetzungsordnung von 1931, der Bemannungsrichtlinien von 1934 in der Fassung des Neudrucks von 1951 und der Arbeitsschutzbestimmungen des Seemannsgesetzes von 1962?

8. Welche Vorstellungen hat die Bundesregierung für die Neuordnung der Ausbildung der Patentinhaber und Mannschaften?

Eine Reform der Schiffsbesetzungsordnung und der Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen (Eignungsverordnung) wird zur Zeit vorbereitet. Die Schiffsbesetzungsordnung soll wie bisher Vorschriften über die Besetzung der Schiffe mit Inhabern von Befähigungszeugnissen und Vorschriften über den Erwerb der Befähigungszeugnisse enthalten.

Bei der Reform wird geprüft, ob auch die Besetzung mit Schiffsmannschaften, insbesondere mit ungelernten Kräften (Decks- oder Schiffshelfer) und Ausländern, geregelt werden kann.

Eine Novellierung der Arbeitsschutzvorschriften des Seemannsgesetzes ist nicht beabsichtigt. Jedoch werden nach § 143 Abs. 1 SeemG Arbeitsschutzverordnungen erlassen. So wurde am 1. August 1968 die Verordnung über die Form, Ausgestaltung und Aufbewahrung der Arbeitszeitnachweise in der Seeschiffahrt erlassen. Vorbereitet werden z. Z. auf Grund des § 143

Abs. 1 Nr. 12 und 13 SeemG die Verordnung über die Voraussetzungen der Seediensttauglichkeit, die Durchführung ärztlicher Untersuchungen, die Ermächtigung des Arztes, den Inhalt und die Geltungsdauer der ärztlichen Zeugnisse, die Aufbewahrung und Einsichtnahme in die ärztlichen Zeugnisse, die Zusammensetzung des Widerspruchsausschusses und dessen Verfahren sowie die Gebühren und Kosten, ihre Tragung und Erstattung (Seediensttauglichkeitsverordnung) und eine Verordnung auf Grund des § 143 Abs. 1 Nr. 5 SeemG über die Aufenthaltsräume an Bord von Kauffahrteischiffen (Logisverordnung).

Bei den Vorarbeiten zur Reform der Schiffsbesetzungsordnung und der Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen wird geprüft, ob damit eine unter Berücksichtigung des Arbeitsschutzes und zur Vermeidung übermäßiger Arbeitsbelastung als ausreichend anzusehende Schiffsbesatzung sichergestellt ist.

Hinsichtlich der Ausbildung der Bewerber um Befähigungszeugnisse ist eine Verkürzung und Intensivierung der vor dem Schulbesuch erforderlichen Berufsausbildung vorgesehen. Das wird dadurch erleichtert, daß das Bundesverkehrsministerium seit kurzem für die Ausbildung geeignete Schiffe anerkennt und Maßnahmen eingeleitet hat, die Ausbildung zu überwachen. Verschiedene Reeder haben auch besondere Ausbildungsschiffe für eine größere Anzahl von Patentbewerbern eingerichtet. In einem in den letzten Jahren ständig wachsenden Ausmaß werden auch Ausbildungsvereinbarungen abgeschlossen, die eine systematischere Ausbildung bei einer Reederei oder einer Reedereigruppe ermöglichen. Im Zuge dieser Entwicklung ist auch daran gedacht worden, getrennte Laufbahnen für Bewerber um die Großpatente und für Schiffsmannschaften einzuführen.

Beabsichtigt ist auch, die bisher unterschiedliche Ausbildungsdauer für nautische und maschinentechnische Schiffsoffiziere zu vereinheitlichen.

Die Ausbildung an den Seefahrt- und Schiffsingenieurschulen ist im Verlauf der letzten Jahre in Anlehnung an vergleichbare Landberufe verlängert und erweitert worden. Die Lehrpläne wurden der technischen Entwicklung angepaßt, ohne daß es dazu einer Änderung der Rechtsvorschriften des Bundes bedurft hätte.

Es ist weiterhin daran gedacht, die Befugnisse der Inhaber der kleineren Befähigungszeugnisse sowohl hinsichtlich der Schiffsgröße als auch des Fahrtgebiets auszuweiten, im Zusammenhang damit aber die fachliche Ausbildung an den Seefahrtschulen zu verlängern und auszugestalten.

9. Welche Vorstellungen hat die Bundesregierung für die Landverwendung von Seeleuten, die für die Seefahrt nicht mehr geeignet sind, ohne bereits einen Rechtsanspruch auf eine Altersrente erlangt zu haben?

10. Welche Rolle kann für die Landverwendung der Seeleute das zur Beratung anstehende Arbeitsförderungsgesetz spielen?

In erster Linie ist es Aufgabe der Arbeitsvermittlung, den Seeleuten, die für die Seefahrt nicht mehr geeignet sind, eine andere angemessene berufliche Tätigkeit nachzuweisen. Sollte die Arbeitsvermittlung nicht zum Ziele führen, weil den betreffenden Seeleuten die notwendigen Kenntnisse und Fertigkeiten für die neue Berufstätigkeit fehlen, so wird im Einzelfall zu prüfen sein, ob und inwieweit mit berufsfördernden Maßnahmen geholfen werden kann. Für derartige Maßnahmen stehen Mittel der Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung im Rahmen der Richtlinien für berufliche Bildungsmaßnahmen vom 22. März 1967 und der Richtlinien für die Gewährung von Beihilfen zur beruflichen Fortbildung vom 6. September 1965 zur Verfügung.

Diese Förderungsmöglichkeiten sollen im Rahmen des Arbeitsförderungsgesetzes (Entwurf) noch weiter ausgebaut werden. Dabei ist auch an besondere Förderungsmaßnahmen für ältere Arbeitnehmer gedacht. So soll die Teilnahme an Fortbildungslehrgängen gefördert werden können, die u. a. ausgerichtet sind auf die Wiedereingliederung älterer Arbeitnehmer in das Berufsleben.

11. Wie viele von den 14 seit 1946 von der Internationalen Arbeitsorganisation verabschiedeten Übereinkommen für Seeleute hat die Bundesregierung bisher dem Parlament zur Ratifizierung zugeleitet?

Die Bundesrepublik Deutschland hat folgende der von der Internationalen Arbeitsorganisation seit 1946 für den Bereich der Seeschiffahrt und Fischerei verabschiedeten Übereinkommen ratifiziert:

Übereinkommen Nr. 112 über das Mindestalter der Fischer (1959),

Deutsches Zustimmungsgesetz vom 24. September 1962 (BGBl. II S. 1429),

Übereinkommen Nr. 114 über den Heuervertrag der Fischer (1959),

Deutsches Zustimmungsgesetz vom 25. Februar 1964 (BGBl. II S. 179).

Vier der von der Internationalen Arbeitsorganisation seit 1946 verabschiedeten Übereinkommen sind durch spätere Übereinkommen neu gefaßt und damit für eine Ratifizierung als überholt anzusehen. Es handelt sich um folgende Übereinkommen:

Übereinkommen Nr. 72 über den bezahlten Urlaub der Schiffsleute (1946), neu gefaßt durch Übereinkommen Nr. 91,

Übereinkommen Nr. 75 über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (1946), neu gefaßt durch Übereinkommen Nr. 92,

Übereinkommen Nr. 76 über Heuern, Arbeitszeit an Bord und Besatzungsstärke (1946), neu gefaßt durch die Übereinkommen Nr. 93 und 109,

Übereinkommen Nr. 93 über Heuern, Arbeitszeit an Bord und Besatzungsstärke (1949), neu gefaßt durch Übereinkommen Nr. 109.

Die Ratifizierung der verbleibenden Übereinkommen ist bisher deshalb noch nicht möglich gewesen, weil entweder die hierfür erforderlichen deutschen Rechtsvorschriften noch nicht bestehen oder das geltende deutsche Recht den Forderungen der Übereinkommen entgegensteht. Die Bundesregierung prüft laufend, ob sich die deutsche Gesetzgebung so weiterentwickelt hat, daß die Ratifikation einzelner Übereinkommen erfolgen kann.

In Vertretung

Wittrock